





Vergleichstest
80er Italo-Enduros

MOTORRAD
EXTRABLATT

Gerne Cross

Start frei für die italienischen Super-Enduros:
Im Vergleichstest treten die kompromislosesten
Geländerenner des 80er-Angebots
gegeneinander an. Hält die Technik, was die
aggressive Optik verspricht? ▷

Vergleichstest 80er Italo-Enduros

Ein Traum jener Träume, die in den Köpfen 16jähriger herumgeistern, dürfte es wohl sein, einmal eine richtige Geländemaschine zu bewegen oder gar sein eigen nennen zu können. Zwar werden Hobby-Enduristen mit nahezu perfekten Achtzigern aus japanischer Produktion versorgt, die sowohl im Straßenbetrieb wie auch auf unbefestigtem Terrain ihre unbestrittenen Qualitäten haben, für den harten Off Road-Einsatz jedoch nur bedingt geeignet sind. Nicht nur die Fahrwerke sind auf der schnellen Runde überfordert, auch die reichhaltige Ausstattung bringt überflüssige Pfunde. Zudem vereiteln die Reifen, deren Profil nicht grobstollig genug ist, auf losem Untergrund zügiges Vorankommen.

Um die Träume des Cross-Nachwuchses kümmert sich indes die nie um Ideen verlegene italienische Motorradindu-

Technische Daten

	Aprilia RX 80 SL	Cimatti Kaiman 80	Fantic Caballero 80 Replica	HRD RPE 80 Competition
Motor	Einzylinder-Zweitaktmotor			
Kühlung	Zylinderkopf Wasser	Luft	Luft	Wasser
Bohrung x Hub mm	48 x 44	48 x 44	47,5 x 45	46 x 48
Verdichtung	12,2	12,2	12,3	12,1
Nennleistung kW (PS)	6 (8,2)	6,2 (8,5)	7 (9,5)	6,8 (9,3)
bei Drehzahl 1/min	6000	6000	6000	6000
max. Drehmoment Nm (mkg)	7 (0,7)	7 (0,7)	11 (1,1)	11 (1,1)
bei Drehzahl 1/min	5250	5250	6000	5900
Generator, Leistung W	35	35	70	45
Anzahl der Gänge	6	6	6	6
Rahmenbauart	Doppelschleifen-Rohrrahmen			
Federweg vorn/hinten mm	240/280	240/280	250/280	280/300
Standrohrdurchmesser mm	32	32	35	34
Reifen vorn	2.50-21	2.50-21	3.00-21	3.00-21
Reifen hinten	3.50-18	3.50-18	3.50-18	3.50-18
Bremse vorn	∅ 125	125	125	125
Bremse hinten	∅ 125	125	125	125
Radstand mm	1330	1360	1360	1415
Fahrzeuflänge mm	2050	2070	2100	2200
Sitzhöhe mm	890	830	890	940
Lenkerbreite mm	840	860	840	840
Wendekreis mm	4450	4380	4840	4890
Gewicht vollgetankt kg	95	95	96	94
Zuladung kg	165	165	185	186
Preis Mark	4150	4160	5144	ca. 4200



Aprilia RX 80 SL: schlechte ...



... Sitzposition, mäßige Geländeeigenschaften



Cimatti Kaiman 80: Vibrationen ...



... verbesserungswürdige Off Road-Ausstattung

strie. Gleich vier Vertreter dieser seltenen Gattung treten den Beweis der Geländetauglichkeit an:

- die Aprilia RX 80 SL, ausgerüstet mit dem italienischen Minarelli-Motor, dessen Zylinderkopf über Wasserkühlung nach dem Thermosyphon-Prinzip verfügt

- die Cimatti Kaiman 80; Marzocchi-Federbeine an der Kastenschwinge und eine Telegabel aus dem Hause Forcella Italia sollen für optimalen Federungskomfort sorgen

- die Fantic Caballero 80 Replica, eine Kopie der Maschine, mit der Angelo Signorelli 1981 die Enduro-Europameisterschaft gewinnen konnte

- die HRD RPE 80 Competition; ihr Fahrwerk bestand seine Bewährungsprobe bereits im Moto Cross, mit neuem, voll wassergekühltem Casal-Triebwerk und den längsten Federwegen des Vergleichs quartetts bestens gerüstet.

Schon bei der Startprozedur zeigen sich die ersten Unter-▷

Vergleichstest 80er Italo-Enduros

schiede zwischen den Kontrahenten. Denn sowohl die Aprilia und die Cimatti wie auch die Fantic verärgern durch die fehlende Primär-Kickstarteinrichtung. Lediglich dem HRD-Treiber bleibt die Fahndung nach dem Leerlauf erspart, denn ihr Motor kann bei eingeleger Gangstufe mit gezogener Kupplung angeworfen werden.

Darüber hinaus scheint auch nur der HRD-Antrieb – ein aus portugiesischer Produktion stammender Casal-Motor – dem heutzutage üblichen technischen Standard gerecht zu werden. Attribute wie die Wasserkühlung, der Vollmembran-einlaß und ein über kurze Schaltwege exakt und leichtgängig zu bedienendes Getriebe sorgen für den entsprechend positiven Vorsprung vor der Konkurrenz.

Gleichermaßen problembehaftet sind indes die Schaltzentralen der übrigen Vergleichskandidaten. Zwar verfügen auch sie über relativ kurze Schaltwege, bei heißgefahretem Motor jedoch verärgern alle drei durch schwergängige und hakende Getriebe. Zum Geduldspiel entartet auch die Suche nach dem Leerlauf, denn die nicht vollständig trennenden Kupplungen vereiteln dieses Vorhaben leider zu oft fast gänzlich.

Auch im Fahrbetrieb stellen die Aprilia und die Cimatti – übrigens beide von einem Minarelli-Motor angetrieben – das Nervenkostüm ihrer Piloten auf eine harte Probe. Die Schwingungen, die ihre Triebwerke nahezu ungefiltert auf das Chassis übertragen, sind von übler Natur. Daran können auch die lobenswerten Dämpfungsgummis an der unteren Motorhalterung der Cimatti nichts ändern.

Noch schlimmer treibt's die Aprilia mit ihrem Fahrer. Fußrasten, Lenkerenden, Tank und die schmale, zudem noch stark abgekantete Sitzbank vibrieren in einem Ausmaß, das jegliche Fahrfreude vermiesen kann. Akustisch jedenfalls scheint die Aprilia aber die Schnellste des Vergleichs zu sein. Untermalt von einem heiseren Kreischen in Verbindung mit dem röchelnden Ansaugeräusch, setzt der Motor seine Leistung frei. Doch die Ausbeute ist eher enttäuschend. Er hängt zwar sauber am Gas und dreht blitzschnell hoch, der Vorwärtsdrang genügt jedoch nicht, um der Konkurrenz zu folgen.

Erfreulicherer gibt es von der Fantic zu berichten. Ihr Antrieb ist zwar nicht so drehfreudig wie jener der HRD, verrichtet seinen Job jedoch in einer Art und Weise, die im Off Road-Betrieb gefragt ist: Genügend Kraft im Drehzahlkeller sowie gleichmäßiger Leistungszuwachs

sorgen genau wie bei der HRD für ungetrübten Geländespaß. Das brandneue Casal-Triebwerk muß allerdings noch einige Abstimmungsarbeiten über sich ergehen lassen, denn der von MOTORRAD gefahrene Prototyp entsprach noch nicht den bundesdeutschen Zulassungsbestimmungen.

Auch bei der Bewertung der Fahrwerke zeigen sich die Fantic und die HRD von ihrer besten Seite. Hier macht sich die Erfahrung aus den Sportaktivitäten beider Fabrikate bemerkbar. So besticht die aus dem Endurosport stammende Fantic durch ein beispielhaft problemloses Fahrverhalten. Schon die erste Sitzprobe zeigt, daß die Meister-Replica perfekt abgestimmt ist. Gabel und Federbeine sprechen feinfühlig an und besitzen genügend Stehvermögen, um auch größte Stöße und Schläge souverän abzufangen.

Eine forsche Gangart auf rauhem Untergrund steckt auch das HRD-Chassis gelassen weg. Die langen Federwege – 280 Millimeter vorn, deren 300 an der Hinterhand – treiben zwar die Sitzhöhe auf üppige 940 Millimeter, sorgen aber gleichzeitig für ein kommoderes Federungsverhalten.

Den Gegenpol verkörpern indes die Cimatti und die Aprilia. Ihre mopedhaften Fahrwerke sind herzhaften Grobheiten nicht gewachsen. So vermittelt das Kaiman-Heck ein recht bockiges Ansprechverhalten, schlägt mangels ausreichender Dämpfung nach Sprüngen zudem aber gleichzeitig voll durch. Besser in Form ist zwar die Telegabel aus dem Hause Forcella Italia, doch auch sie geht gelegentlich auf Block. Die Folge dieser Unart war beim MOTORRAD-Test ein losgeschütteltes Lenkkopflager, das bei Geländeeinsätzen der Nachjustierung bedurfte.

Im Kapitel Fahrtauglichkeit muß auch die Aprilia Federn lassen. Schon die Sitzposition läßt Zweifel an der Kompetenz des Konstrukteurs aufkom-▷



Zeigen sich im Gelände im Vergleichsquartett von ihrer besten Seite: Fantic Caballero (oben, unten) und die HRD RPE 80 Competition (rechts, unten rechts).



Vergleichstest 80er Italo-Enduros

men. So thront der Pilot auf einer zu schmalen Sitzbank auf dem Motorrad und hält einen zu niedrig platzierten Lenker. Das auf Geraden ohnehin schon recht nervöse Fahrverhalten erreicht dann bei der Kurvenfahrt seinen Höhepunkt.

Infolge des hohen Schwerpunkts wehrt sich die Maschine zuerst gegen Einlenkmanöver, neigt sich dann abrupt zur Kurveninnenseite, sie schmiert gleichzeitig übers Vorderrad weg und beschert Mann und Maschine gelegentlich innigen Bodenkontakt.

Besser schneidet die Aprilia bei der Bewertung der Bremsen und Bedienungshebel ab. Die Verzögerungselemente der Vergleichskandidaten liefern zwar allesamt genügend Bremsleistung, doch nur bei der Aprilia und der HRD sind die Handkräfte gering genug.



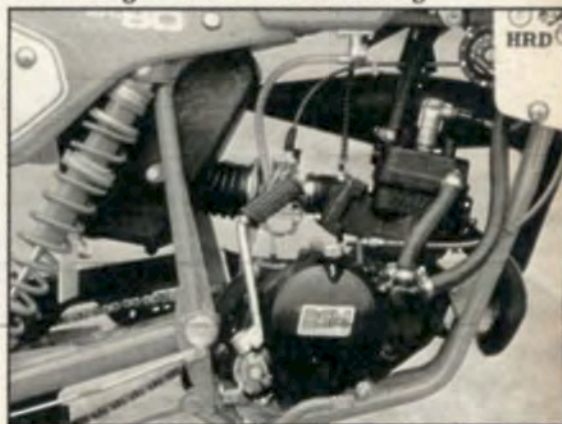
Nur kleines Gepäck: Mini-Stauraum der Aprilia



Durchzugsstark: Zweitakter der Fantic 80



Aufwendig: Cimatti-Heck-Federung



Neue Ideen: Casal-Motor der HRD 80

Fahrleistungen

		Aprilia RX 80 SL	Cimatti Kaiman 80	Fantic Caballero 80 Replica	HRD RPE 80 Competition
Beschleunigung					
0-60 km/h	s	8,3	9,4	8,1	7,3 ¹⁾
0-70 km/h	s	12,4	15,5	12,6	9,8 ¹⁾
0-400 m	s	23,3	24,2	23,0	22,3 ¹⁾
Durchzugsvermögen im vorletzten Gang					
30-60 km/h	s	7,8	9,8	8,5	8,4 ¹⁾
Höchstgeschwindigkeit					
zwei Personen bei Drehzahl	km/h 1/min	70 5980	68 5820	74 6280	81 ¹⁾ 6840
solo sitzend bei Drehzahl	km/h 1/min	79 6780	77 6590	80 6790	83 ¹⁾ 7040 ¹⁾
Tachometerabweichung					
Anzeige 50	km/h	41	46	47	-
Anzeige V _{max} sitzend effektiv	km/h km/h	101 79	87 77	88 80	- -
Verbrauch/Benzin		1:50/Super	1:50/Super	1:50/Super	1:25/Super ¹⁾ 1:50/Super
Testverbrauch	Liter/100 km	4,1	4,0	4,3	4,3
Tankinhalt	Liter	6,5	10	6,7	6,1
Aktionsradius	km	158	250	155	141

(Temperatur 2 Grad, kein Wind), ¹⁾ Herstellerangaben, da Typprüfung noch nicht abgeschlossen ²⁾ mit synthetischem Öl

Durchtrainierte Unterarme sind dagegen vonnöten, um Brems- oder Kupplungshebel an der Cimatti zu ziehen. Einigkeit herrscht wiederum, geht's um die Nässeempfindlichkeit der Trommelbremsen. Denn die erste Wasserdurchfahrt bescherte dem Vergleichsquartett einen Totalausfall sämtlicher Bremsanlagen.

Gebremst wird auch die Begeisterung, zieht man die Alltags-tauglichkeit in Betracht. Abgesehen von den Crossreifen, die auf Asphalt – insbesondere bei Nässe – zum Wegrutschen neigen, sei der Verzicht auf Blinkanlagen und Zündschlösser (Ausnahme: Cimatti) genannt. So sollten sich wirklich nur jene für einen solchen Geländefloh entscheiden, die sich vorrangig abseits der Straßen austoben wollen. Und diesem Kreis sei wiederum angeraten, eine Fantic oder HRD zu erstehen, denn wirklich nur sie können einen Teil der Off Road-Träume in die Realität umsetzen.

Michael Griep